EJEMPLAR GRATUITO

ASOCIACION CORREDORES TURISMO CARRETERA ACTC ARGENTINA

TC Magazine

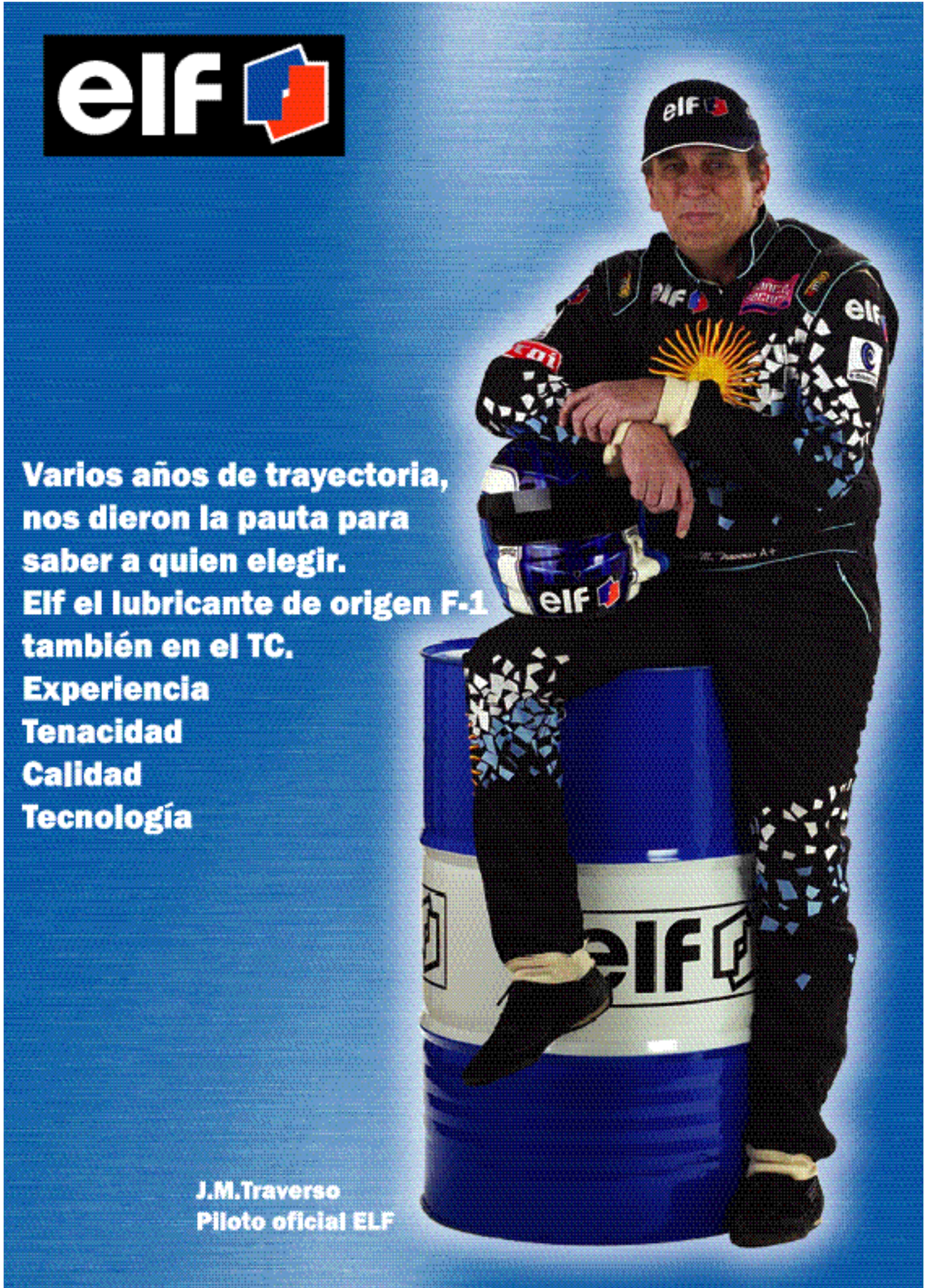
TURISMO CARRETERA

Año 2 Nº 19
Agosto de 2004
Gentileza ACTC

Ford TALEZA

LOS SOTRO: LOS ABUELOS DEL TCP

EXCLUSIVO: Escribe ALBERTO CANAPINO



Turismo Carretera Magazine

STAFF

EDITOR
Fundación del Automovilismo
Deportivo de la República Argentina

DIRECTOR
Alberto Falcón

REDACCION
Daniel Lannes – Ariel Bandi - AF

FOTOGRAFIA
Angel H. Ciale (www.angelh.com.ar)
Marcelo Ranea (www.aif.com.ar)
Jorge Marchesín (www.tc-digital.com.ar)
Gabriel Santos

ARTE
Daniel Bericua

DIAGRAMACION
Fernando Veronelli

PRODUCCION COMERCIAL
Y PUBLICITARIA
Verónica Nápoli
(Ag) Argentina
Sarmiento 663 5º A
Tel.:4328-7414

TIRADA DE ESTA EDICION
15.000 ejemplares

OBSEQUIO

EDITORIAL
Bogotá 162 (1405) Buenos Aires

IMPRESION: Impresos Macri

Sumario
Turismo Carretera Magazine

4/5 EN FOCO - PURO FUEGO
El Turismo Carretera genera calor en las tribunas y en las pistas.A puro fuego y pasión.

6/7 EN FOCO - ¿DE QUIEN SON ESOS OJITOS? - Nos cansamos de la curvas provocativas y fuimos más allá, a sus miradas, tiernas y dulces que hacen soñar a más de uno.

8/9 PANORAMA - FORDTALEZA Y HOMENAJE - La carrera que el Gurí quería ganar para homenajear a la Doña y todo lo que nos depara este apasionante campeonato 2004.

12/13 CANAPINO INFORACE
La última tecnología en materia de informática puesta al servicio del TC. Imperdible.

16 COLECCION TC MAGAZINE Marcelo Bugliotti - Chevrolet

18 DNI A OMAR TANONI – CRECER DE GOLPE - La prematura desaparición de su exitoso hermano mayor, lo dejó al frente de un desafío enorme: emularlo y ser protagonista en TC.

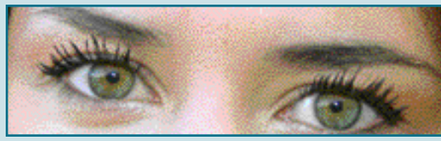
20 TC VIP - Un rápido paseo por los boxes porteños. Homenajes, protagonistas y novedades de “la máxima”.

21 ACTC SOLIDARIA - Un agasajo para los más chiquitos, su alegría, su emoción y los ídolos del TC brindándole su cariño.

22 LOS SOTRO - LOS ABUELOS DEL TC PISTA - Tal la propia definición de este particular y apasionado matrimonio que lleva el TC en la sangre.

24 TECNICA - AMORTIGUADORES DE COMPETICION - Alberto Canapino nos introduce en otro apasionante capítulo de la preparación de automóviles de competición.

28 LA CARRERA - Toda la info de la llegada del Turismo Carretera y el TC Pista a Paraná. Pilotos,marcas, campeonatos y crono para seguirlo a fondo.



PURO FUEGO

El escape del Pato Silva explota en la entrada a la horquilla del Gálvez.

Abajo. A la izquierda, Fernando Iglesias en las sombras del viernes ilumina con el fuego de su Falcon el autódromo porteño. A la derecha, José Luis Ricciardi corrige en el frenaje su ingreso a la horquilla de Buenos Aires.

FOTO: Angel H.

¿DE QUIEN SON ESOS OJITOS?

Basta de curvas insinuantes.
Basta de abundosas figuras.
Esta vez, nos fijamos en sus ojitos, dulces, pícaros, atrevidos...
¿Quiénes serán los afortunados dueños de esa miradas, quienesssss?

FOTO: Gabriel Santos.

EN FOCO

Ford TALEZA
EL HOMENAJE

Omar Martínez consiguió un triunfo más que significativo en Buenos Aires, un trazado que siempre le había sido esquivo. El entrerriano redobló así la apuesta hacia el título que, como nunca, muestra un incierto matiz en cuestión de candidatos aunque el panorama aparece cada vez más ovalado.

EL HOMENAJE

Sacarse de un plumazo el estigma de no poder ganar en un autódromo tan especial como el Gálvez de Buenos Aires suele ser una carta importante para cualquier piloto. Y si se da en una jornada tan emotiva como la que le tocó vivir a Omar Martínez, vale doble. Y si ese triunfo sirve para contrarrestar las dificultades pasadas y otear el horizonte con mayor claridad, cada vez mejor.

El piloto entrerriano debió apelar a todo su herramental profesional para convertirse, otra vez, en el primer repetidor de victorias en una temporada.

Velocidad, para anotar su nombre en la clasificación como nuevo *recordman* del trazado número 12.

Inteligencia, para decidir los cambios sustanciales en el Falcon tras el muestreo inicial de la serie que ganó con lo justo sobre el retornado Ponce de León.

Garra, para aferrarse a la punta de la carrera desde el mismo inicio.

Astucia, para sostenerla en cada relanzamiento tras las numerosas salidas del Pace Car.

Viveza, para aguantarlo a Verna y rematar una final en la que el Tabo aparecía con mejores perspectivas por velocidad y tracción en las zonas claves.

Pero para poner en marcha todo eso hubo que sumarle mucho de coraje, fortaleza interior y amor propio ante la penosa situación que debió padecer en los días previos frente a la inesperada muerte de su madre Haydée y que en algún momento hizo dudar de su participación. Pero el cielo no puede esperar y hacia allí se dirigió la mirada principal de un emocionado Gurí cuando la exigencia pasada ya era recuerdo. Una tarea formidable con el sello emotivo que todos supieron interpretar. Y una fiesta completa para la parcialidad fordista, capturando los cuatro primeros lugares en el mítico Gálvez.

LICENCIA PARA GANAR

Que cosa como ha variado sustancialmente el estreno de esta segunda y definitiva parte del campeonato. Es que la primera tuvo un líder casi intocable como Guillermo Ortelli, sostenido por esa eficacia inicial que lo llevó a capitalizar una suma importante en

Yo soy todo pasión,
uso Firestone. Y vos?.

Firestone

beneficio propio y cuyo correlato fue el principal sustento para defenderse de cualquier ataque cuando su Chevy empezó el declive insostenible. Ese que precisamente en Salta lo llevó a resignar la punta. Pero eso de mantenerse en el tope no parece moneda corriente tras la disputa de esta pasada carrera. Verna seguramente hubiera negociado su condición actual en favor de conseguir el triunfo que necesita para aspirar al cetro máximo. Con un conjunto mecánico inmaculado y su inoculable ***química*** con el trazado capitalino (tres victorias allí lo certifican), las fichas de candidatazo le llovían, pero ***jugarse a entrar en una batalla más fuerte podría haber significado un toque, el Gurí no es fácil. Es una lástima porque tenía un auto netamente ganador***, admitió el flamante líder, cuyo consuelo apunta hacia algunas carreras venideras donde también se siente favorito. ***Todavía queda una más en el 12***, concluyó.

Los discursos son todos bastante parecidos para quienes el triunfo les aparece esquivo. La presión está pero prefieren disimularla con el argumento de que aún falta mucho. No es poca cosa, es cierto, tanto como que nadie podría excluir de esa lógica de triunfos al propio Verna, Silva (último ganador de Paraná por cierto) o bien Walter Hernández, por historia y solidez demostrada en este certamen. ***Me molesta que me pongan como candidato, prefiero correr como en el 93, donde nadie me tenía en cuenta. Se que la victoria vendrá sola***, admite sin reparos el de Nicanor Otamendi.

Lógico que hay presiones, pero no solamente los que no ganamos las tenemos. Fijate los que ganaron y no consiguen más puntos, o en dónde están en el marcador anual. La regularidad también tiene su premio, sintonizan en las cercanías de Silva, uno que tuvo un fin de semana para el olvido en Buenos Aires. Ellos forman, junto al Gurí, la principal punta de lanza de la avanzada Ford en el certamen.

> ***Me molesta que me pongan como candidato, prefiero correr como en el 93, donde nadie me tenía en cuenta. Se que la victoria vendrá sola.***
>
> ***(W. Hernández)***

En cierta medida y si lo que importa es el balance sobre fin de año, no se le puede quitar razón a la afirmación. Victorias como las de Acuña en Balcarce o las de Bugliotti y Marcos Di Palma cobran significación por el logro en sí, pero no han tenido la incidencia directa como para erigirlos en candidatos naturales, especialmente por las intermitencias sumatorias anteriores y posteriores.

A caballo de un creciente protagonismo, Diego Aventín no dramatiza su carencia de victorias. ***Vamos madurándola junto al proceso de adaptación que experimentan el auto y el equipo; es todo nuevo*** dice el Pumita, de eficaz labor en Baires y cuyo podio se frustró ante la tenacidad experimentada por Occhionero. El piloto de Morón asegura que Olavarría o 9 de Julio pueden ser los escenarios adecuados a sus pretensiones. ***No me preocupan los kilos, con 50 andu - vimos muy bien***, apunta.

Distinta es la situación de Fontana, cuya apreciación indica cierto equilibrio entre resultados parciales y la cuota indispensable de triunfo. El arrecifeño, involuntaria víctima de la debacle Ledesma en el circuito porteño, lamenta los importantes puntos perdidos y mantiene cierta, prudencia en relación a su chance, porque ***a me - dida que se sigan sumando kilos y avancen las carreras vamos a estar un poco en desventaja con los Ford***, explica.

Frente a eso, parece lógica la conducta de Bessone de acelerar los tiempos de su nueva cupé y así sostener la ilusión de mantener el 1. Con una distribución de pesos más adecuada, el campeón apunta a conseguir un mayor equilibrio. ***En este auto tenemos mucho peso adelante y en los circuitos rápidos vamos con la cola en el aire y nos complica la tracción***, aseveró, tras digerir su pésimo fin de semana en la Capital Federal.

> ***En este auto tenemos mucho peso adelante y en los circuitos rápidos vamos con la cola en el aire y nos complica la tracción.***
>
> ***(E. Bessone)***

CHIVOS SE BUSCAN

Los síntomas de recuperación sobre el auto de Guillermo Ortelli no alcanzaron para frenar el indudable avance de los Ford en el certamen. Las tareas previas en cuestiones aerodinámicas lograron cierto avance, aun a costa de tomar riesgos en el curvón, pero un insólito problema con el acelerador lo dejó a pie cuándo marchaba a la caza de puntos importantes que quizás hubieran paliado la situación. ***Estamos mejor, pero deberemos seguir trabajando para recuperar el rendimiento total del auto***, avisa Guille.

Fue Cristian Ledesma una vez más quien salió a quemar las naves de la marca, pero las desgracias del marplatense parecen no tener fin y el torneo avanza inexorable sin la respuesta adecuada. ***Es lógico que pase eso, si el año pasado ellos eran los únicos que peleaban adelante, que ahora desaparezcan***

no debería sorprender a nadie, los kilos se sienten, ventilan molestos en las cercanías de los boxes.

Por lo pronto Omar Tanoni, el mejor chivo en el marcador final, toma nota y no le molesta el rol de candidato a ganar en cualquier momento. Con soluciones mecánicas parecidas Marcos Di Palma se hizo cargo de su error en el curvón y mira confiado lo que viene, en tanto a la cupé de su hermano Jose ya le metió mano Avila en las suspensiones para conseguir un auto veloz.

Y si la oferta de triunfos sigue en pie, con los antecedentes de Paraná, en el cual la mayoría de victorias le corresponden a Chevrolet (5 sobre 8), esta décima fecha debería dar una muestra más de que nada está dicho aún, más allá de las especulaciones.

Daniel Lannes

TECNOLOGIA DE PUNTA
EN EL AUTOMOVILISMO ARGENTINO

CANAPINO INFORACE

Canapino InfoRace es un sistema integrado por una red inalámbrica de computadoras (intranet) y un software cliente-servidor que se instala en los autódromos que visita el Turismo Carretera.
Su finalidad es almacenar, gestionar y administrar toda la información que posee el Team Canapino de todos los clientes que reciben su asesoramiento. El sistema se usa desde la carrera disputada el 11 de abril en el Autódromo Juan Manuel Fangio de Balcarce y fue íntegramente desarrollado por la empresa 3Gbyte de la ciudad de Rosario.

La iniciativa nace a través de la necesidad del equipo Canapino Sport de contar con la información de los datos de puesta a punto y comportamiento del auto de cada uno de sus clientes en el menor tiempo posible y que la misma sea accesible desde cualquier lugar donde se encuentren los integrantes del team. Con la necesidad planteada, los responsables de la empresa 3Gbyte comienzan a realizar el estudio de factibilidad técnica y realización del análisis, previo al desarrollo.

Una vez que el sistema estuvo listo para probar en pista se realizó la primera prueba en el circuito de 9 de Julio, en la misma se realizaron pruebas y test de todas las herramientas y funciones del sistema, como así también pruebas de alcance de señal, área de cobertura, velocidad de transferencia de información, etc.

CONOCERLO POR DENTRO

En la figura 1 podemos observar un mapa estructural del área de cobertura de la red inalámbrica.

El sistema se compone por una oficina donde se encuentra el servidor de datos y Access Point (AP), permitiendo a los clientes (pilotos o integrantes de equipo) pueden conectarse desde boxes o desde sus propias casillas rodantes mediante notebooks (computadoras portátiles). Al conectarse con InfoRace, el sistema solicita datos de acceso para permitir el ingreso.

FIGURA 1

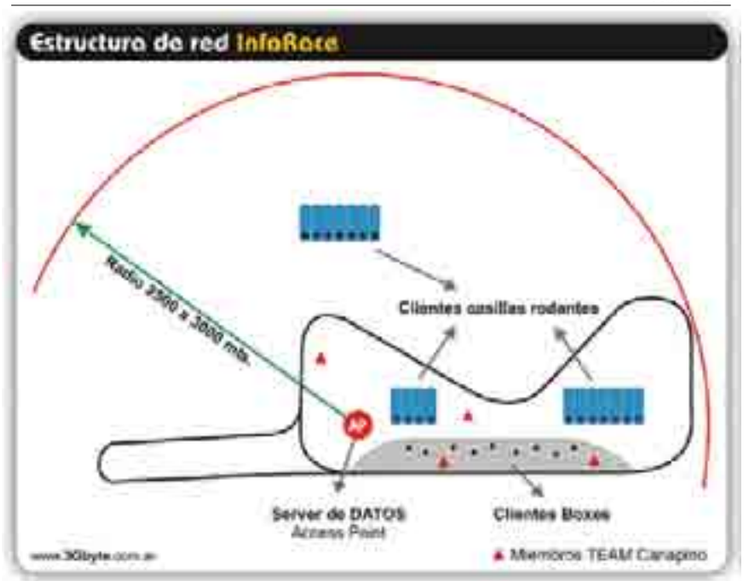


Fig. 2a: este dispositivo es el encargado de emitir la señal a los clientes e integrantes del TEAM.
Fig. 2b: La oficina posee el servidor de información, equipos de Networking, energía estabilizada y redundante.

FIGURA 2.a

FIGURA 2.b

Una vez que el sistema identifica al cliente, permite la utilización de las funciones desarrolladas para trabajo en pista, la información que este cliente tiene se encuentra disponible sólo para él, integrantes de su equipo y el Team Canapino, nadie más puede acceder a esa información. A continuación describimos brevemente cada una de ellas (Fig. 3)

FIGURA 3

Puesta a Punto: es una planilla que cuenta con información de relaciones de caja, valores de suspensión, medidas y peso, presión de neumáticos y aerodinámica. Esta planilla se carga y actualiza en cada una de las tandas.

Comportamiento del auto: al igual que en la planilla anterior, en este caso el piloto luego de cada una de las tandas carga la información de cómo se comporta el auto en las distintas curvas del trazado en sus diferentes sectores: ingreso, tránsito y salida. (Fig. 4)

Resultado de Tanda: el cliente puede consultar luego de la finalización de las tandas, ya sea entrenamiento, clasificación, serie o final, el resultado de las mismas, con tiempos, diferencias, etc.

Ordenamiento de Serie: luego de finalizada la clasificación final el

FIGURA 4

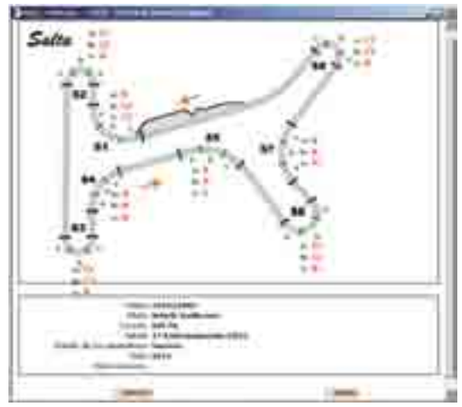


FIGURA 5

día sábado, el sistema general automáticamente el ordenamiento de partida de las series para el día domingo.

Campeonato: muestra el ranking actualizado del campeonato argentino de Turismo de Carretera, identificando la posición del cliente.

Lastres: permite en todo momento la consulta por parte del team o del cliente de los lastres de todos los pilotos que participan de la competencia en ese fin de semana.
Cuando la información es cargada por parte de los clientes, al mismo momento puede ser consultada por el team Canapino (Fig. 5) desde cualquier lugar donde éstos se encuentren. Los integrantes del equipo utilizan computadoras portátiles de muy bajo peso, altas prestaciones y con un novedoso sistema que no utiliza teclado, y el dispositivo señalador es una lápiz óptico que actúa directamente en la pantalla del portátil. (Fig. 6).

NUEVA VERSION

En la nueva versión modificada y actualizada en la última competencia realizada en Salta, se le incorporó al sistema una base metereológica que brinda un completo informe climático en tiempo real cada 15 minutos. A su vez se desarrolló una aplicación externa que permite evaluar rápidamente los distintos cambios que se producen en un automóvil durante todo el fin de semana en las diferentes tandas de entrenamiento y clasificación.

FIGURA 6

COMUNICACION VIA CHAT

La comunicación entre integrantes del TEAM y clientes se realiza a través de un sistema de Chat. El mismo posee varias configuraciones: existen canales públicos donde todos los integrantes de la red pueden participar de una conversación o bien, los mismos pueden establecer canales de comunicación privados. Además el software de Chat posibilita la transferencia de archivos como así también de imágenes, planos y dibujos.

Canapino InfoRace es la plataforma de almacenamiento, gestión e intercambio de datos más revolucionaria desarrollada para un equipo de competición. Un instrumento de la tecnología aplicada al automovilismo nacional que enorgullece a propios y extraños, en el marco de la categoría más popular del automovilismo argentino: el Turismo Carretera.

PILOTOS INFORACE
- Guillermo Ortelli
- Norberto Fontana
- Marcos Di Palma
- Juan M. Silva
- Diego Aventín
- Walter Hernández
- Matías Rossi
- Ariel Pacho
- Omar Tanoni

COLECCION

TC Magazine

Nuevo Banco Suquía

MASTERFILT

78 Bacán

ZANELLA

PAUNY S.A.

AKRON

Tersuave

MC3

MARCELO BUGLIOTTI

CHEVROLET

FOTO: Angel H.

CRECER DE GOLPE

Es poco habitual verlo descansando en su confortable y ordenado motorhome. El hombre más famoso de Bombal suele meterse de lleno en lo que hace el equipo sobre la Chevy, para no perder detalle. Charla con el ingeniero Crucetti, da órdenes y sugiere cambios, en suma le gusta saber porque aún estamos en una etapa de aprendizaje, explica, e invita café ideal; para soportar la ola polar que visita Buenos Aires junto al TC. Omar Tanoni resume confianza, entrenó bárbaro, clasificó bien y lo que insinuó lo concretó en carrera. ***"¿Sabés que pasa? Para mí estar entre los 10 es buenísimo"***. Sonó optimista pero después lo cumplió al pie de la letra.

Con el asesoramiento de Alberto Canapino en el chasis de su Chevy y los motores que le entrega Jorge Pedersoli fue el mejor piloto de la marca en la final con su 5° puesto y viene de una racha de regularidad que le permite ir ganando confianza en la categoría. ***"Creo que hoy por hoy es imposible correr en TC sin el asesoramiento de Canapino. Los resultados así lo indican. Y si le sumamos el motor de Pedersoli todo cierra a la perfección. Si a esto le agrego el grupo humano que tengo en el taller, con todos los que integran mi equipo puedo aspirar a grandes cosas"***, dice quien para dentro de un mes tendrá en pista un Chevrolet 0 km. En tanto que este auto estará en alquiler o en venta para quién le interese. ***"Hablamos con Tuero pero no está nada confirmado. Me encantaría que un piloto de sus cualidades se suba a mi auto"***.

Mientras habla sobre la importancia del apoyo de su familia, tanto la mamá como la tía paran el oído y tratan de escuchar lo que dice Omar. Lo mismo pasa con el papá, que merodea la mesa intentando decodificar algo. Tanoni trata de mantenerse políticamente correcto en todo momento y más aún cuando el tema pasa por los cambios reglamentarios que, según varios representantes de Chevrolet, los perjudican y benefician a los Ford. ***"No creo que el reglamento nos sea desfavorable... salvo en los kilos del lastre"***, dice y sugiere que estaría bueno que cuando un piloto tiene que cambiar el motor no cargue 60 kilos y vaya al final de la grilla. ***"Podríamos seguir el ejemplo de la Fórmula 1 que creo pierden 10 lugares en la largada o algo así. Y si todavía le sumamos kilos no la remás nunca más"***, reconoce.

"¿Qué cuánto me falta para ganar? Y... todavía mucho. Me falta experiencia sobre estos autos y si bien hice un podio en Río Cuarto el año pasado, todavía tengo que aprender. Si hasta a Traverso, que es un grande, le costó mucho tiempo poder volver a ganar. Por suerte no tengo presiones de los auspicientes porque son todos amigos o familiares y eso te da tranquilidad.

Mi objetivo para este año es volver a subir al podio" cuenta el chico que creció de golpe y que todavía le darían ganas de ir a pedirle un autógrafo a Ortelli o al Flaco en los boxes. ***"En la pista les peleo la posición con todo pero son ídolos míos de la época de los zonales o del TN. Eso sí, acá nadie te da mucha bola. Los pilotos se meten en su motorhome o detrás del box y no hay intercambio de nada. Todo se mueve en un gran hermetismo"***.

Crecer de golpe significa perder al hermano mayor en un accidente y tener que afrontar todo solo recién pasados los 20 abriles. Hace cuatro años, Walter Tanoni tenía todo listo para debutar en TC, venía de una prueba y se mató en la ruta. ***"Fue durísimo para toda la familia. Uno no está preparado psicológicamente para estas cosas, como si por ejemplo él hubiera tenido una enfermedad. Tenía toda la admiración lógica de un hermano menor"***, cuenta sin levantar mucho la voz Omar. Es que todavía la herida no cerró del todo entre la familia y a los padres se les ponen los ojos húmedos cada vez que se lo nombra a Walter. ***"Fui tranquilizándome de a poco. Vas creciendo y asimilando todo y madurás. Me costó unos años en los que me hice una fama de áspero en el TN y que me peleaba con todos en el parque cerrado. Las cosas no me salían como quería y pretendía seguir con los éxitos de Walter, haciendo todo en su memoria. Ahora puedo decir que es una etapa superada en mi vida"***. Y agrega que le encantaría volver a correr en el TN.

Soñaba con correr en TC, soñaba con hacer un podio, soñaba con ser referente de Chevrolet... Objetivos cumplidos en la vida de Omar Tanoni. Le falta pegar el salto y meterse en la historia, ganar una carrera es su próximo sueño... pero, como dice él, sin volverse loco. ***"Todo llega es una frase linda para cerrar la nota ¿no?"***. Y, la verdad que sí... compro.

Ariel Bandi

TC VIP

n *El abrazo de Oscar Aventín (Presidente de la ACTC) al darle la bienvenida al Presidente del Automóvil Club Argentino, Juan Manuel Sandberg Haedo, en ocasión de disputarse el Gran Premio de Turismo Carretera "Centenario del Automóvil Club Argentino".*

n *Directivos del ACA y de la Asociación Corredores de Turismo Carretera, posan en el VIP que la ACTC dispuso en el Oscar Alfredo Gálvez de Buenos Aires para agasajar a la centenaria entidad.*

n *Carlos García Remohi, Rafael Sierra y Hugo Mazzacane departen en el VIP porteño. Seguramente, la amena charla se relacionó directamente con el gran momento que atraviesa el automovilismo deportivo nacional.*

n *Juan Manuel Sandberg Haedo, Presidente del ACA, posando en el Gálvez unos minutos antes de entregar el trofeo Gran Premio Centenario del Automóvil Club Argentino en el podio del TC.*

n *Cocho López y Fernando Iglesias recibieron plaquetas de reconocimiento de parte de la ACTC, el primero por sus 40 años de fructífera trayectoria y el segundo, por sus 200 carreras en el Turismo Carretera. Junto a ellos, Hugo Mazzacane y Norberto Bressano.*

n *Diego Aventín, jugando con el MOD del TC en la Sala de Prensa del Gálvez. Más de 60.000 personas visitaron www.tc-simracing.com.ar y más de 4.000 se bajaron el MOD para jugar TC. Un éxito más de "la máxima".*

n *Marcos Di Palma, como en cada carrera, recibiendo a sus fans en su cómodo motorhome. Una buena costumbre del arrecifeño.*

viví Paraná desde el
mayorazgo

★ Hotel casino sobre las barrancas del Río Paraná, se luce como postal obligada. Complejo hotelero 5 estrellas. Las mejores Suite con vista al río / Centro de convenciones por excelencia / Cocina internacional con el servicio y profesionalidad al nivel que Ud. se merece.

★ CAMPO DE GOLF / CASINO / MAQUINAS TRAGAMONEDAS / GIMNASIO / CLUB PRIVADO COCHERAS

Paraná Entre Ríos Argentina
MAYORAZGO
hotel - club privado - golf - casino

Reservas: 0343 4 230333 líneas rotativas
reservas@mayorazgohotel.com
www.mayorazgohotel.com

ACTC solidaria
ASOCIACION CORREDORES TURISMO CARRETERA

Esta vez, ACTC Solidaria acercó a los chicos del Comedor Cariñito de Longchamps y del Comedor La Casita de Morón, hasta el autódromo Oscar Alfredo Gálvez de Buenos Aires. Allí, tuvieron la oportunidad de recorrer los boxes, almorzar con sus ídolos del TC, sacarse fotos y llevarse muchos regalos de la ACTC y de los principales sponsors. Marcos y José Luis Di Palma, Ernesto Bessone, Norberto Fontana y Ariel Pacho acudieron al llamado solidario y todos pasaron un muy grato momento. Que se repita.

DÍAZ RIGANTI
cereales s.r.l

Casa Central
L.N.Alem 822 7mo piso - Capital Federal
Tel.: 54-11-4312-6581
Sucursal Rosario
Paraguay 777 6° piso Rosario
Tel.: 0341-4116500
Sucursal Bahía Blanca
Roca 197 Bahía Blanca
Tel.: 0291-4517818
www.diazriganti.com

Corredores de Cereales
32 años junto a
la Cadena Agroindustrial

Junto a sus pilotos
Alejandro Oechonero (TC),
Mariano Acebal (TC Pista)
y Julio Franceschetti (Top Race)

LOS ABUELOS DEL TC PISTA

FOTO: Marcelo Ranea

Son fanáticos del TC Pista, lo reconocen sus rivales y se enorgullecen de su condición. Mantienen inalterable esa esencia de correr por pura diversión, aunque habrá que destacar que lo hacen muy en serio.
Ella, Marina, se baja del auto después de un entrenamiento y comienza a dar instrucciones a los mecánicos: ***Te dije que esto iba así y más tarde, dónde está fulano que tenemos que salir a pista y no hizo lo que le dije...*** Además de tomar decisiones guarda celosamente un cuaderno con todas las estadísticas de los tiempos desde que empezaron a correr con su marido Walter Sotro hace tres años y medio en esta categoría. El piloto, poseedor de un apellido con estirpe netamente fierrera, reconoce que ***nunca pude haber elegido otra actividad deportiva porque los fierros los llevo en la sangre desde mi infancia***. Pasó por los Fiat 600, participó en Sport Prototipo unos cuantos años y hoy compite con el mismo entusiasmo de siempre en esta divisional a la que considera muy competitiva. ***Mantenernos dentro de este nivel con la camada de pibes que llegaron a la categoría es muy bueno***, advierte Walter con la tranquilidad de un verdadero dandy que ya peina canas, un fuerte empresario devenido en piloto como una manera de lograr ese esperado cable a tierra. ***¿Sabés qué pasa?, son muchas obligaciones y la verdad que llegar un jueves a los circuitos te permite desenchufarte de todo***, aclara y desliza que la idea de delegar responsabilidades en la empresa es el próximo paso de cara a pasar al TC grande.

Mi mujer quiere pasar ya al TC pero yo conservo la calma. Si bien mi objetivo siempre fue ese hay que seguir ganando experiencia. Claro, experiencia... – interrumpe Marina – ***no te das cuenta que ya somos los abuelos del TC Pista. Aparte, cuántos cartuchos te quedan***, ironiza quien pese a su diminuta y frágil figura parece guardar dentro una personalidad arrolladora. Y además la mujer tiene autoridad para exigir resultados porque es la dueña del 50% del auto y fue la que propuso comprarlo. ***Después de correr en Sport Prototipo quería comprar una casa en Pinamar pero antes de dar la seña, Marina me dijo por qué no comprábamos un auto que ella quería ser mi acompañante. Y bueno, ahí empezó la historia***, cuenta Walter, quien no se siente un profesional del automovilismo: ***Siempre primero estuvo mi familia y la empresa y más atrás esta pasión. Tuve la suerte de tener autos lógicos y reconozco que me ayudaron más los autos a mí que yo a ellos porque muchas veces los maltraté***, agrega Sotro y dice haber hecho la pole de su vida al casarse con Marina, todo un romántico siglo XXI.

Si bien no le quita el sueño pasarse al TC, es algo que lo tiene inquieto y advierte que si se llegara a dar la posibilidad, dejaría en manos de sus hijos mayores (de su primer matrimonio) Damián y Facundo las obligaciones centrales de su empresa y dedicaría más tiempo a pruebas y atención del auto, el que pasará a un retiro voluntario en una o dos fechas más. Siete años de traqueteo ya parecen bastante en este TC Pista de hoy. ***Este es un auto enteramente artesanal, fatto in casa, por eso le tenemos mucho cariño y nos hacemos todo nosotros junto a Walter Alifraco que nos da una gran mano en los amortiguadores. Es un gran preparador y mejor ser humano***, acota.

Los otros dos hijos los tuvo con Marina y uno sigue los pasos del papá: ***Leonel está corriendo en karting y eso me encanta. Tiene 15 años y va ganando manejo fino, algo que a mí me falta...***, deslizó. Y completa el cuadro familiar Sthepanía, quien según la mamá es ***la cholula de los Sotro, se conoce a todos los pilotos. Mientras no venga en un futuro con un noviecito del ambiente todo bien***, dice en lógicos celos de un padre guardabosques de una sola nena y tres varones.

Anécdotas hay miles y Marina elige una que demuestra lo despistado que suele ser su marido. ***"No recuerdo bien dónde fue la carrera. Resulta que nos fuimos al pasto y como estaba seco, de golpe veo fuego de mi lado, me desaté y me bajé del auto. Walter sin darse cuenta de lo que pasaba puso primera y salió. Lo empecé a correr y él seguía acelerando como si nada...***

> ***Siempre primero estuvo mi familia y la empresa y más atrás esta pasión. Tuve la suerte de tener autos lógicos y reconozco que me ayudaron más los autos a mí que yo a ellos porque muchas veces los maltraté.***

Los celos matrimoniales los manejamos muy bien, salvo estupideces que inventan los que no tienen nada que hacer, reconoce Marina, quien tuvo el visto bueno de su marido para subirse como acompañante en el TC de Rex y Raúl Sinelli. ***Hay que ver con quién se sube porque enseguida empiezan a comentar cosas como chonas de barrio***, dice Walter.

Van por los 20 y pico años de matrimonio y se los ve enamorados. Marina dice que el automovilismo la apasiona pero de no haber sido así lo hubiera acompañado igual a su marido, que no hay nada mejor que compartir todos los fines de semana de carreras juntos. Se sienten los abuelos del TC Pista y esperan que antes de cumplir sus bodas de plata estén en la máxima. Sin dudas se harían un gran regalo.

D. Lannes / A. Bandi

AMORTIGUADORES DE COMPETICION

Alberto Canapino nos brinda otra clase magistral en el arte de diseñar y construir un automóvil de competición. Un capítulo más de esta saga que se nutre de los cursos de preparación de automóviles de competición dictados por Internet y de forma presencial junto a la UTN Facultad Regional General Pacheco.

El estudio de las características de un determinado amortiguador se lleva a cabo a partir del conocimiento o medición de su gráfica de amortiguación, que representa la fuerza con que éste se resiste al movimiento para cada velocidad entrante o saliente que la rueda impone a su eje y que arrastra su pistón. Dicha caracterización generalmente resulta de someterlos a ensayos mediante maquinarias diseñadas con tal fin, las cuales permiten probar al amortiguador a distintas velocidades o frecuencias de trabajo.

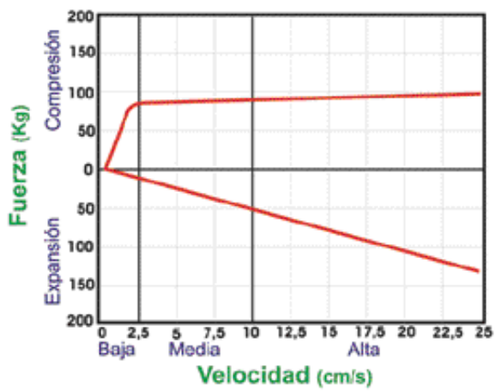
En la práctica, la velocidad de desplazamiento del eje y pistón es igual o al menos proporcional (dependiendo de la instalación) a la velocidad de la rueda en su recorrido ascendente (compresión) y descendente (expansión) de suspensión. Por lo que podemos entender a las fuerzas para altas velocidades (o altas frecuencias) como aquellas que ejerce el amortiguador cuando es sometido a un rápido desplazamiento de su eje, como puede ser el golpe contra un pianito o una fuerte perturbación de una imperfección de pista.

En el campo de las medias a bajas velocidades encontramos una gran influencia sobre la rapidez de respuesta del vehículo, ya que es a través de los amortiguadores por donde se transfiere el peso hacia los neumáticos externos en el primer momento, es decir cuando el chasis todavía no adoptó la actitud de doblado. Por otra parte, son las bajas frecuencias las encargadas de absorber la influencia de las ondulaciones lentas que provocan un lento y continuo subir y bajar del chasis de poca amplitud, pero que alcanza para degenerar las características de la geometría y el grip de los neumáticos.

En un análisis más técnico de esta curva podemos definir que el coeficiente de amortiguación es la derivada, o pendiente de la gráfica en cada tramo, y concluir que en general éste no se mantiene constante sino que depende de la velocidad en una suerte de compromiso para cumplir con las distintas características que se buscan en competición.

FIGURA 1

Fuerza vs. Velocidad



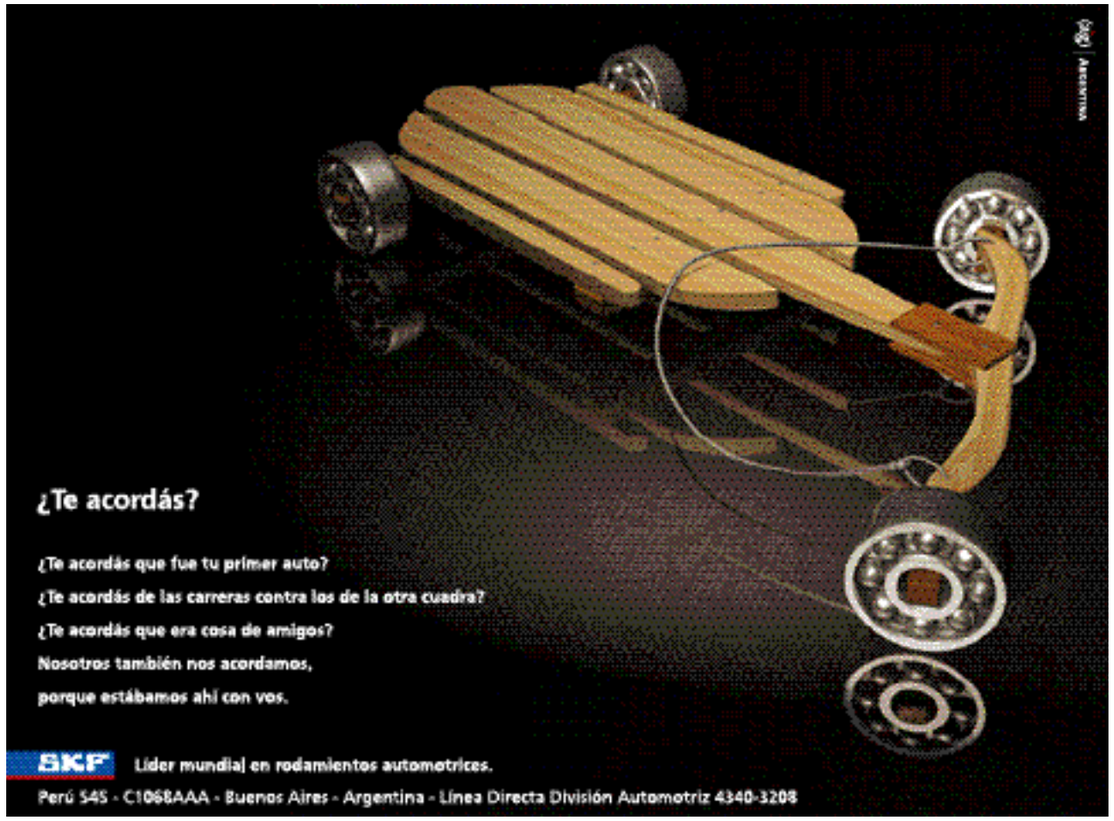
Respecto de la forma de la gráfica tenemos que aclarar que representa una de tantas variantes que existen; y que se conoce con el nombre de Digresiva – Lineal, en el cual el primer término hace referencia a la característica en compresión, de crecer rápidamente hasta un valor a partir del cual su crecimiento disminuye notoriamente para mantenerse con las velocidades, y el segundo (lineal) describe la forma de la expansión. Cabe resaltar que su elección no es fortuita sino intencionada porque engloba la mayoría de las características deseadas para un vehículo de competición en pista. Entre ellas tenemos que resaltar:

- No hace fuerza en velocidades muy bajas, lo que permite al vehículo retomar su posición de equilibrio.
- Crece rápidamente para aumentar la respuesta del vehículo.
- No ejerce fuerzas exorbitantes para altas velocidades que desestabilizarían el chasis frente a una perturbación fuerte.
- Tiene una expansión más blanda que la correspondiente compresión, lo cual es lógico para retomar rápidamente el contacto con la pista (Fig 1).

Como nos lleva a pensar el análisis que venimos realizando, estas características que define el amortiguador son interesantes a la hora de poner a punto un automóvil, y por lo tanto tendremos que tener en cuenta:

- En altas velocidades un exceso de amortiguación haría saltar el chasis frente a perturbaciones fuertes a causa de la dura compresión, y también llevaría a un automóvil nervioso en los frenajes con la consecuente pérdida de grip, especialmente cuando esto ocurre en la expansión. Como contrapartida, amortiguación por defecto (es poco frecuente que ocurra debido a los altos valores que se utilizan) desencadenaría que la rueda acabe su recorrido vertical y pegue contra lo primero que encuentre (recomendable un tope) produciendo un fuerte impacto.
- En velocidades intermedias la variable principal es la respuesta del automóvil, que se aumenta en rapidez endureciendo la amortiguación o se disminuye ablandándola de modo de encontrar la respuesta que el piloto sienta ágil pero controlable.
- En velocidades bajas la principal afección es sobre el grip de los neumáticos que se ve disminuido tanto cuando el amortiguador no absorbe las oscilaciones lentas del chasis debido a la falta de amortiguación, como así también cuando un exceso en la dureza de la amortiguación hace que trabajen en una continua oscilación los perfiles de los neumáticos.

Es tal la importancia que han tomado estas variables de puesta a



punto con el transcurso de la historia del automovilismo que han llevado al diseño y desarrollo de amortiguadores con capacidades regulables en forma fácil e independiente para las distintas velocidades, y sentidos de compresión y expansión.

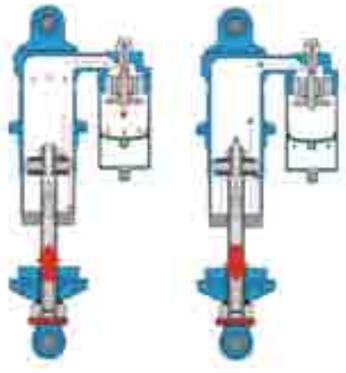
MECANISMO

El principio de funcionamiento del amortiguador hidráulico radica en el desplazamiento de aceite que es causado por el movimiento del pistón. Dicho desplazamiento de aceite es proporcional al eje que ingresa o sale del tanque y ocurre a través de orificios lo suficientemente pequeños como para limitar el paso del aceite debido a su viscosidad y de esta forma disipa energía a modo de calor.
Para permitir obtener características de amortiguación más flexibles, se recurre a la utilización de válvulas que abren a partir de determinadas presiones y establecen circuitos de fluido alternativos, disminuyendo de esta forma la proporción en que es aumentada la fuerza resistente al movimiento con el aumento de la velocidad del eje. Y permitiendo también definir características independientes según se trate del recorrido de compresión o expansión. De esta forma es posible ganar independencia entre las características de las distintas partes de la gráfica y así poder buscar lo que mejor le sienta al vehículo en cada momento.

Por otra parte, con el fin de maximizar las capacidades de regulación, la mayoría de los amortiguadores diseñados específicamente para competición cuentan con válvulas cuya resistencia al paso del flujo se puede modificar. Como así también suelen tener previstos ajustes manuales que sin necesidad de abrir el amortiguador permiten regular la dureza mediante

FIGURA 2

CIRCUITO DE BAJA VELOCIDAD

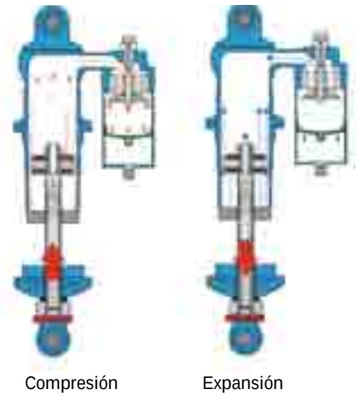


Compresión Expansión

la precarga de válvulas o la restricción de un canal mediante un paso calibrado, como es el caso del amortiguador de 3 vías de regulación (compresión en altas y bajas, y expansión) más utilizado en TC y cuyos circuitos de flujo se exhiben en los diagramas. (Fig 2 y Fig 3).
Finalmente, debemos hacer algunas consideraciones sobre el aceite utilizado como fluido hidráulico del amortiguador, ya que es éste quien con su pasaje a través de las restricciones impuestas define las características del amortiguador. Por lo tanto es de extrema importancia su calidad, principalmente en lo que a variación de viscosidad en función de la temperatura respecta; y siendo también importante que no tienda a la formación de burbujas a causa del envejecimiento o por falta de presurización del amortiguador.

FIGURA 3

CIRCUITO DE ALTA VELOCIDAD



Compresión Expansión

Alberto Canapino
Director Canapino E-Learning
www.canapino.com

AGROCIAM
SERVICIOS AGROPECUARIOS

Una empresa Argentina al servicio del productor Agropecuario.

ARGENTINA

Sucursal Intendente Alvear
Ruta Nacional N°1 - Acceso B. Mitre (6221)
Intendente Alvear - Prov. de La Pampa
Tel.: 02302-481243

Sucursal Las Flores
Ruta Nac. N° 3 Km 187 (7200)
Ciudad de Las Flores
Tel.: 02244-451826/451832

Suc. San Andrés de Giles
Ruta Nac. N°7 Km 102 (6720)
Ciudad de San Andrés de Giles
Tel.: 02325-443160

Próxima Apertura
Suc. Cachari
Ruta Nac. N°3 KM 242
(7214) Ciudad de Cachari

Bouchard 468 - 3° Piso (C1106AAF) Buenos Aires - Argentina - Tel/Fax (54-11) 4312-5401 Líneas Rotativas
info@agrociam.com / www.agrociam.com

POR MAS FANATICO DEL AUTOMOVILISMO QUE SEAS, EL VEHICULO QUE SIEMPRE QUERES VER ES EL TUYO.

1- Llamás cuando te lo roban.
2- Enviamos señales.
3- El dispositivo se activa.
4- Ubicamos y recuperamos tu auto.

LOJACK SECURE LOGISTICS COMBINA 3 TECNOLOGIAS:

GPS: Tecnología satelital que permite el seguimiento y control del vehículo.
GEOLOCALIZADOR: Único servicio que rastrea la carga.
VLU: Dispositivo de radiofrecuencia oculta en el vehículo.

Líder en recuperación vehicular.

BLAS PARERA 5252 - TEL: 0342 4884677

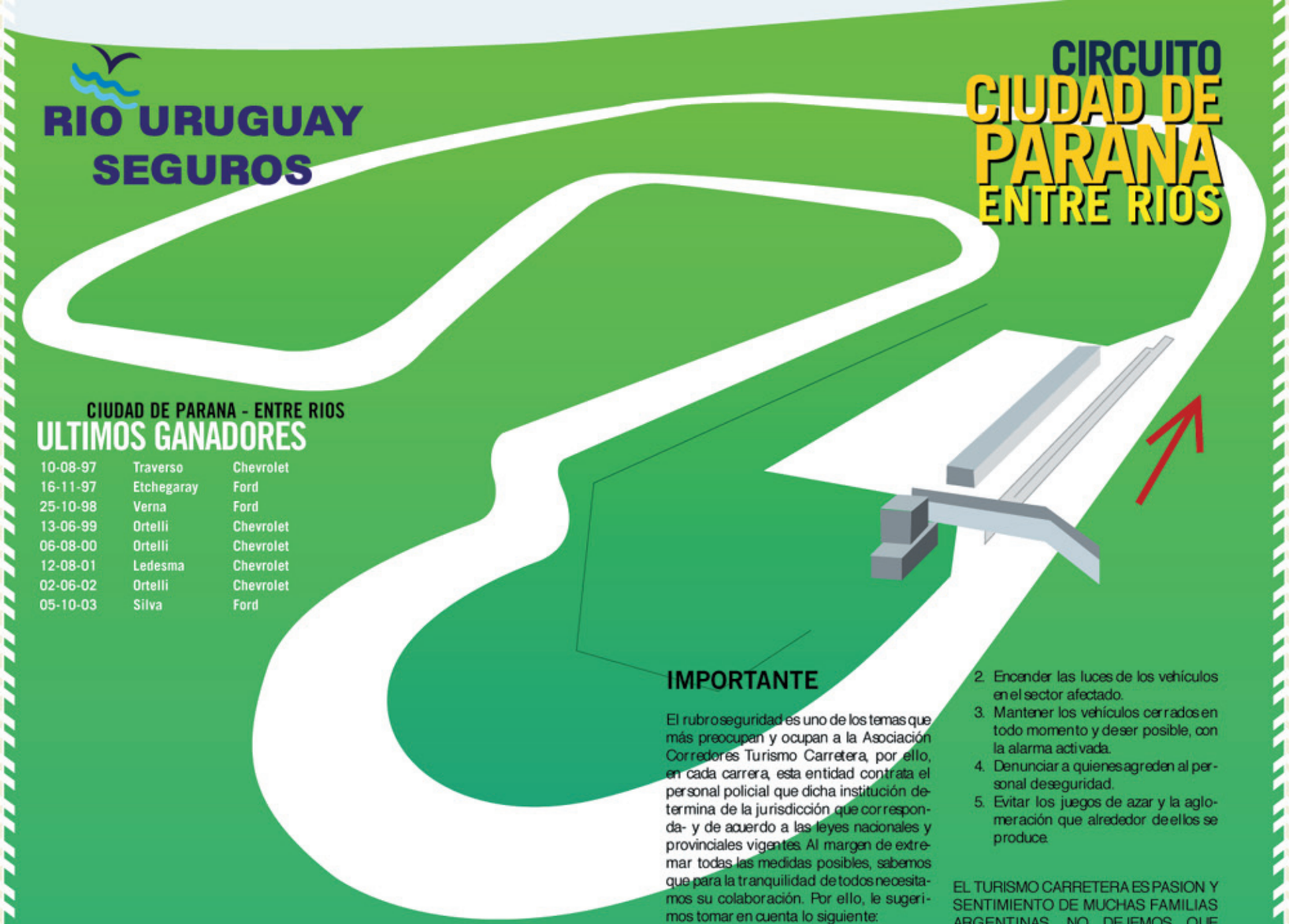
LOJACK
LO TUYO ES TUYO

Firestone es pasión.
Fires

Firestone es seguridad.
tone

RIO URUGUAY SEGUROS

CIRCUITO CIUDAD DE PARANA ENTRE RIOS



CIUDAD DE PARANA - ENTRE RIOS

ULTIMOS GANADORES

10-08-97	Traverso	Chevrolet
16-11-97	Etchegaray	Ford
25-10-98	Verna	Ford
13-06-99	Ortelli	Chevrolet
06-08-00	Ortelli	Chevrolet
12-08-01	Ledesma	Chevrolet
02-06-02	Ortelli	Chevrolet
05-10-03	Silva	Ford

IMPORTANTE

El rubro seguridad es uno de los temas que más preocupan y ocupan a la Asociación Corredores Turismo Carretera, por ello, en cada carrera, esta entidad contrata el personal policial que dicha institución determina de la jurisdicción que corresponda- y de acuerdo a las leyes nacionales y provinciales vigentes. Al margen de extremar todas las medidas posibles, sabemos que para la tranquilidad de todos necesitamos su colaboración. Por ello, le sugerimos tomar en cuenta lo siguiente:

1. Dar la voz de alerta y tocar bocina, para llamar la atención del personal de seguridad.
2. Encender las luces de los vehículos en el sector afectado.
3. Mantener los vehículos cerrados en todo momento y de ser posible, con la alarma activada.
4. Denunciar a quienes agreden al personal de seguridad.
5. Evitar los juegos de azar y la aglomeración que alrededor de ellos se produce.

EL TURISMO CARRETERA ES PASION Y SENTIMIENTO DE MUCHAS FAMILIAS ARGENTINAS, NO DEJEMOS QUE UNOS POCOS NOS QUITEN ESA ALEGRIA.

ACTC

RANKING TC PISTA

3	JUAN MAXIMILIANO	F
5	PICCINI MARTIN	F
6	POGGI SERGIO	D
7	LOGARZO PEDRO	F
8	LIFSCHITZ FEDERICO	F
9	CASTELLANO GUI.	C
10	CAMPANERA LAUREA.	C
11	DIRUSCIO SEBASTIAN	C
12	ACEBAL MARIANO	C
13	SOTRO WALTER	F
14	MARCILESE ROBERTO	C
15	DE CARLO DIEGO	C
16	del BARRIO CARLOS P.	D
17	PICHINI MAURO	F
19	HEIM SIMON ADAN	D
20	TESTA ARIEL	F
21	OLIVELLI MARIO	F
22	PICCININ ESTEBAN	F
23	MORELLO ALDO	F
24	IMPIOMBATO RICARDO	C
25	CASERTA GASTON	F
26	SAVA CARLOS	C
27	FAYANAS HUGO	F
28	AGLIANI HUGO	F
29	PERONI ALEJANDRO	D
30	BONELLI PROSPERO	F
31	CONVERSO GASTON	F
32	D´AMBROSIO ANDRES	F
33	GONZALEZ EMILIANO	F
34	PACIONI GASTON	F
35	LACCETTE DARIO	F
37	BERALDI ABEL	F
38	CORDICH IGNACIO	F
39	LIPAROTI HERNAN	F
40	FEDERICO CARLOS	F
41	ARAQUISTAIN MARTIN	F
43	ESPOSITO NESTOR	F
44	COTIGNOLA MARCELO	F
46	LOPEZ JULIAN	F
47	MERY WALTER	
48	FANCIO ALBERTO	C
49	BORIO ILDO	C
50	VELATA RUBEN	C
51	GARCIA HECTOR	F
52	MORO RAFAEL	F
53	DUFAU JORGE	C
54	DANDLEN PEDRO	D
55	FIRPO ANTONIO	F
56	ARIN GUSTAVO	D
57	DIAZ GASPAR	C
58	TABORDA CHRISTIAN	C
59	SOLIS GUSTAVO	F
60	ALVAREZ GASTON	F
61	TROTTA ESTEBAN	C
62	ZUGHELLA GABRIEL	F
63	GONZALEZ SANT. (H)	D
64	RUIZ RICARDO	F
65	VALENCIA CRISTIAN	F
66	VALDO GERMAN	C
70	RUIZ CARLOS JOSE	F
71	PORTA ENRIQUE	F
72	DOPICO CARLOS	D
73	ALBESE CLAUDIO	C
76	NOYA ALBERTO	F
77	RICCI JOSE MARIA	F
78	FERNANDEZ JORGE	F
79	DELIA ANDRES	C
84	BERTOZZI JUAN	C
85	CALAMARI MIGUEL	C
86	CALCULEFF FRANC.	F
87	BELMARTINO GERAR.	Fa
88	PAPARELLA JUAN M.	D
89	MARTIN MARTIN	F
91	LA CORTIGLIA OMAR	F
95	OYHANART MARIANO	F
99	BORIO DIEGO	C
101	CASTELLANO JONA.	D

1	BESSONE ERNESTO	Dodge
2	LEDESMA CHRISTIAN	Chevrolet
3	ORTELLI GUILLERMO	Chevrolet
4	MARTINEZ OMAR	Ford
5	AVENTIN DIEGO	Ford
6	SILVA JUAN MANUEL	Ford
7	ACUÑA FABIAN	Ford
8	DI PALMA PATRICIO	Torino
9	PACHO ARIEL	Torino
10	PONCE de LEON GAB.	Ford
11	RAMOS EDUARDO	Ford
12	TRAVERSO JUAN M.	Torino
14	OCCHIONERO ALEJ.	Ford
15	ETCHEGARAY MIGUEL	Ford
16	VERNA RAFAEL	Ford
17	TANONI OMAR	Chevrolet
18	MORIATIS EMANUEL	Ford
19	DI PALMA MARCOS	Chevrolet
20	GIANINI JUAN PABLO	Ford
21	MINERVINO LUIS	Chevrolet
22	HERNANDEZ WALTER	Ford
23	FONTANA NORBERTO	Dodge
24	IGLESIAS FERNANDO	Ford
25	MARTIN HENRY	Ford
26	TADEI GUSTAVO	Ford
27	URRETAVIZCAYA ROB.	Ford
28	CATALAN MAGNI JULIO	Dodge
29	RICCIARDI JOSE LUIS	Ford
30	SALERNO RUBEN	Dodge
31	CINGOLANI DANIEL	Ford
32	DI PALMA JOSE LUIS	Chevrolet
33	BALZANO JAVIER	Chevrolet
34	ALTUNA MARIANO	Chevrolet
35	PISANDELLI JUAN CRUZ	Chevrolet
36	HERMOSO FABIAN	Ford
37	ALAUX SERGIO	Chevrolet
38	BISCEGLIA CLAUDIO	Torino
39	LOPEZ COCHO	
40	SINELLI RAUL	Dodge
41	IGLESIAS JUAN M.	Chevrolet
42	GUARNACCIA SERGIO	Ford
43	ROBBIANI ARIEL	Ford
44	JOSEPH RICKY	Chevrolet
45	SOTO PABLO	Dodge
46	ZANATTA RENE	Chevrolet
47	AZAR JAVIER	Torino
48	ROSSI MATIAS	Chevrolet
49	DEL BO ROBERTO	Chevrolet
50	CANDELA ENRIQUE	Ford
51	IGLESIAS NICOLAS	Ford
52	REDOLFI HUGO	
53	REX	Ford
54	BELLOSO LUIS	
55	RAFU PABLO	Ford
56	OYHANART MARIANO	
57	SAVINO JOSE	Ford
58	ARRAUSI CARLOS	Chevrolet
59	RIVA NESTOR	Dodge
60	LAVARI EDGARDO	
61	CIANTINI JOSE	Dodge
62	CIANCAGLINI ARMAN.	Ford
63	DI MARCO JUAN C.	Chevrolet
64	URTUBEY ALEJANDRO	Chevrolet
65	URTUBEY FACUNDO	Chevrolet
66	BELLI DANIEL	Chevrolet
67	GIAVEDONI CARLOS	Chevrolet
68	RAMA OSCAR	Chevrolet
69	SOSA JUAN MANUEL	Torino
70	VIDELE ROBERTO	Ford
71	FERNANDEZ MAX.	
72	BIANCHI FABIAN	Ford
73	AGUIRRE GASTON	Chevrolet
74	SUAREZ CRISTIAN	Dodge
75	GIL BICELLA FACUNDO	Dodge
76	BRADAS HERNAN	
77	MISERDA CARLOS	Dodge
78	BUGLIOTTI MARCELO	Chevrolet
79	NOLESI MATHIAS	Ford
80	DOSE CHRISTIAN	Dodge
81	GUIDI NELSON	Ford
82	OÑATIBIA NELSON	Dodge
83	FONTANA GUSTAVO	Ford
84	GIUSTOZZI FABIAN	Dodge
85	GURINI NESTOR	Ford
86	LOPEZ JUAN CARLOS	Ford
87	SMITH BRIAN	Chevrolet
88	FIRMANI JOSE LUIS	Dodge
89	SPATARO EMILIANO	Torino
90	BASSO MARTIN	Ford
91	SOLMI SERGIO	Chevrolet
92	LOPEZ JUAN MANUEL	Ford
93	LA MANNA MARCELO	Chevrolet
94	MONTANER JAIME	Dodge
95	SAIZ CARLOS	
96	MULET LEANDRO	Chevrolet
97	CUTINI HUGO	Chevrolet
98	VIGLIANCO DANTE	Chevrolet
99	BINI ALEJANDRO	Torino
100	IGLESIAS LEANDRO	Chevrolet
101	UGALDE LIONEL	Ford

Campeonato Argentino

Turismo Carretera 2004

Posiciones disputadas 9 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	Verna	110.00	60.00
2	Martínez	106.50	50.50
3	Silva	100.00	46.00
4	Hernandez	96.50	70.00
5	Ortelli	95.50	45.50
6	Bessone	91.00	41.00
7	Fontana	87.00	58.50
8	Aventín	83.50	62.00
9	Traverso	82.00	42.00
10	Moriatis	80.00	54.00
11	Ledesma	72.50	-
12	Rossi	67.50	-
13	P. Di Palma	63.50	32.00
14	Acuña	60.50	26.00
15	Occhionero	55.50	17.00
	Ciantini	55.50	11.50
17	M. Di Palma	54.50	6.00
18	Pacho	50.50	29.50
19	Bugliotti	50.00	17.50
20	Tanoni	44.50	26.00

Campeonato Argentino

TC Pista 2004

Posiciones disputadas 9 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	M. Juan	149.50	70.00
2	Piccinin	117.50	45.00
3	Pichini	105.50	70.00
4	Diruscio	93.00	63.50
5	Castellano	87.50	98.00
6	Lifschitz	87.00	35.50
7	Logarzo	83.50	53.00
8	Piccini	79.50	29.50
9	Campanera	76.50	1.50
10	Bonelli	68.00	0.50
11	Acebal	55.50	17.00
12	Sotro	55.00	12.00
13	Lacette	53.00	-
14	De Carlo	51.50	11.50
15	Marcilese	46.50	-
16	Sava	43.00	19.50
17	Dandlen	41.50	18.00
18	S. González	40.00	21.50
19	Zughella	34.00	14.00
20	Poggi	33.00	-

RIO URUGUAY SEGUROS

GRAN PREMIO RIO URUGUAY SEGUROS
Autódromo "Ciudad de Paraná" - Entre Ríos
CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA 2004

RIO URUGUAY SEGUROS

SABADO 31 de JULIO			DOMINGO 1 DE AGOSTO		
11:30 a 11:45	Clasif. TCP Grupo B	2da.	8:30 Hs.	Final Desafío Ford	10 v.
11:50 a 12:05	Clasif. TCP Grupo A	2da.	9:10 Hs.	1ra. Serie TC	6 v.
12:20 a 12:35	Entre. Desafío Ford	2da.	9:40 Hs.	2da. Serie TC	6 v.
12:50 a 13:10	Entre. TC 1er. Tercio	2da.	10:10 Hs.	3ra. Serie TC	6 v.
13:15 a 13:35	Entre. TC 2do.Tercio	2da.	11:05 Hs.	Final TC PISTA	15 v.
13:40 a 14:00	Entre. TC 3er. Tercio	2da.	11:50 Hs.	Serie Comp. TC	5 v.
14:20	1ra. Serie TC Pista	6 v.	12:50 Hs.	Final T. Carretera	24 v.
15:00	2da. Serie TC Pista	6 v.			
15:40 a 15:55	Clasif. Desafío Ford				
16:20 a 16:35	Clasif. TC 1er. Tercio	2da.			
16:40 a 16:55	Clasif. TC 2do.Tercio	2da.			
17:00 a 17:15	Clasif. TC 3er. Tercio	2da.			

Final (TC/TC Pista): 46 (TC, se compone con las 42 mejores posicones de las series más las 4 mejores de la serie complementaria).
Com. Deportivos: R. Rodríguez, J. Arrechea y R. Baglioni.
Comisario Técnico: Carlos Marchese

* Cronograma sujeto a modificaciones por razones de fuerza mayor.

Eso que vivimos desde adentro

De un sueño nació una idea, y de ésta una pasión que creció pensando en quienes se encuentran en los lugares más remotos de nuestro país, y comparten el mismo amor por los autos que nosotros.

Por vos, y por aquellos que te enseñaron, y nos enseñaron, que con sólo una acelerada nuestro corazón nos puede hacer sentir que estamos vivos; ***es que nos esforzamos cada día más para que vivas el automovilismo a través de sensaciones.***

carburando

YPF. Combustible oficial del TC.

YPF